Atlantic Pilotage Authority
Administration de Pilotage de l'Atlantique

910- 2000 Barrington Street
Halifax, NS B3J 3K1

Résumé du Plan directeur 2004-2008

Canada

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

Constitution

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (« l'Administration »), entité juridique créée le 1er février 1972 conformément à la ***Loi sur le pilotage***, se compose d'un président et d'au plus six autres membres, tous nommés par le gouverneur en conseil.

L'Administration, qui est une société d'État selon la définition énoncée dans la ***Loi sur la gestion des finances publiques***, figure à l'annexe III, partie I, de cette loi. L'Administration n'est pas un agent de la Couronne.

Le présent résumé est soumis conformément à l'article 125 de la ***Loi sur la gestion des finances publiques***.

Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Mission

L'Administration remplira son mandat en fournissant les connaissances et l'expérience nécessaires, associées à la technologie appropriée, pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle utilisera au mieux toutes ses ressources afin d'atteindre les objectifs fixés d'une manière sûre et responsable sur le plan de l'environnement.

Vision

Continuer d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Ce faisant, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront et ce dans l'intérêt des divers ports/districts et des localités environnantes.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

GOUVERNANCE DE L'ADMINISTRATION

La *Loi maritime du Canada* prévoit la nomination d'un président à temps partiel et d'un directeur général à temps plein (Annexe 2). Le directeur général est responsable devant le Conseil d'administration et, de par son rôle, il voit à l'application des normes établies et des connaissances nécessaires, et à l'accomplissement des tâches administratives quotidiennes requises. Une telle direction est conforme à la gouvernance des sociétés.

La composition actuelle du Conseil – soit un président, deux pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public –, assure une excellente représentation reposant sur les connaissances, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le Conseil d'une Administration est responsable de ses décisions devant le Ministre des Transports. Le Gouverneur en conseil en nomme les membres qui répondent de leur gestion au gouvernement du Canada et au grand public. En vue de la nomination des deux représentants de l'industrie du transport maritime, des noms sont sollicités auprès de l'Association des armateurs canadiens et de la Fédération maritime du Canada; les noms sont ensuite présentés au Ministre des Transports pour sa considération.

L'Administration appuie sans réserve la composition du Conseil d'administration, de l'équipe de gestion et de son personnel. Grâce à un système aussi efficace, elle est d'avis qu'elle remplit son mandat et qu'elle répond aux exigences propres à une bonne gouvernance des sociétés.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

Résumé

L'Administration de pilotage de l'Atlantique continue de remplir son mandat qui est d'assurer, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les provinces de l'Atlantique.

L'Administration fournit un service de pilotage essentiel dans la région du Canada atlantique. Ce service contribue énormément à la protection des navires, de leurs équipages et de l'environnement canadien. À titre d'administration réglementée chargée d'assurer ce service, elle continue de remplir son mandat et le fait dans l'intérêt de tous les Canadiens.

L'examen par la Méthodologie fondée sur l'analyse des risques (MFAR) en matière de pilotage, examen portant sur le tonnage et le type de navires assujettis au pilotage obligatoire, paraîtra bientôt dans la Gazette du Canada. Si la recommandation est acceptée et mise en œuvre, on s'attend à ce qu'il y ait certaines répercussions sur les plans financier et opérationnel pour certains ports et districts. Un autre examen, celui-là comportant l'analyse d'une zone de pilotage obligatoire, a été réalisé au moyen de la Méthodologie.

En 2002, l'Administration a recommandé une augmentation tarifaire répartie sur deux ans dans sept des seize ports et districts de l'APA où le pilotage est obligatoire. Les nouveaux tarifs sont entrés en vigueur en février 2003. Bien qu'une objection ait été déposée à la dernière minute auprès de l'O.T.C., l'Administration et la partie qui a formulé l'objection sont parvenues à une entente et l'objection a été retirée. L'O.T.C. n'a pas eu à intervenir dans la démarche. En outre, par suite de l'entente, un comité mixte formé, entre autres, d'intervenants clés a été formé pour discuter d'enjeux liés aux finances et aux opérations de l'APA. Nous croyons que ce processus de consultation permettra à l'avenir de limiter les objections puisque les intervenants comprendront mieux la situation et sauront mieux accepter le mandat et les objectifs de l'Administration.

L'APA ne prévoit pas d'autres augmentations de ses tarifs, sauf celles déjà proposées pour 2004. Par ailleurs, elle annulera l'augmentation de tarif prévue en 2004 pour le détroit de Canso. Cette décision se justifie par les recettes et les affectations plus élevées que prévu dans le secteur et par la perspective d'une activité accrue liée à la venue possible de nouvelles entreprises dans le port.

Tel que décrit dans le Plan directeur précédent (2003-2007), on a observé au cours des dernières années des changements notables au chapitre du trafic dans certains ports. Une solide croissance se poursuit dans la baie de Plaisance (T.-N.) et dans le détroit de Canso (district de pilotage du Cap-Breton).

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

Compte tenu des besoins opérationnels de la baie de Plaisance, on continue d'avoir de plus en plus besoin de ressources (pilotes et bateaux-pilotes) disponibles sur une base 24/7. Étant donné les conditions atmosphériques selon les saisons et la distance à parcourir pour faire monter et descendre le pilote (52 milles marins aller-retour), l'Administration a déterminé que la baie avait besoin d'un deuxième bateau-pilote rapide. L'Administration est résolue à assurer le service et elle a indiqué dans le présent Plan directeur qu'elle avait l'intention d'acheter ou de faire construire un bateau qui répondrait au besoin. Cependant, l'Administration est aussi intéressée à explorer différentes possibilités commerciales pour parvenir à son but et, cela dit, elle a lancé un appel de Déclarations d'intérêt auprès du secteur privé dans le but d'étudier d'autres moyens possibles d'assurer le service. Les plans d'affaires soumis seront évalués en regard des opérations actuelles pour déterminer le moyen le plus rentable d'assurer la prestation d'un service fiable de bateau-pilote dans la baie de Plaisance. L'urgence de la situation dans la baie de Plaisance a entraîné le report de l'acquisition d'un nouveau bateau-pilote prévue pour le port de Halifax. Le plan actuel prévoit l'achat ou la construction du nouveau bateau-pilote pour le port de Halifax en 2005.

Un autre objectif de gestion important est la négociation et le renouvellement de trois conventions collectives avec les employés syndiqués de l'Administration. Bien que ce processus soit à venir, il est prévu qu'il aura des répercussions sur les dépenses à venir; ainsi, des provisions pour augmentations salariales figurent à chaque année du présent plan. L'Administration est parvenue à renouveler l'entente de règlement des différends liés au renouvellement de contrat avec ses pilotes salariés pour la période couvrant la prochaine entente collective. En vertu de cette entente, la paix ouvrière est assurée puisqu'il n'y a plus de risque de grève ou de lock-out.

Au cours de la dernière année, l'Administration a mis en œuvre un système de vérifications internes régulières réalisées par une firme indépendante de comptables agréés, et ce indépendamment de la vérification annuelle externe effectuée par le bureau du Vérificateur général. Cette démarche s'est avérée bénéfique et fournit une assurance financière supplémentaire.

Le Conseil d'administration poursuit son mandat qui consiste à bien gouverner l'Administration. Des sous-comités ont été créés, dont ceux de la Vérification, des Règlements, du Gouvernement de l'Administration et des Bateaux-pilotes, et se sont avérés utiles. De plus, la nomination au conseil d'administration d'un nouveau membre ayant des antécédents professionnels en comptabilité a été extrêmement bénéfique tant pour le Conseil dans son ensemble que pour son Comité de la vérification.

Le Conseil s'est engagé à veiller à l'application d'une solide direction stratégique dans les domaines suivants :

- Gouvernement de l'Administration
- Qualité du service
- Protection de l'environnement
- Autonomie financière
- Technologie
- Ressources humaines
- Mise en œuvre des recommandations de l'OTC

Le Conseil et l'équipe de gestion croient que l'attention portée à ces sept éléments stratégiques permettra à l'Administration de soutenir et de maintenir un service de pilotage essentiel dans la région de l'Atlantique.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

DESCRIPTION DES OPÉRATIONS

Depuis sa fondation en 1972, l'Administration exploite, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage maritime dans les eaux canadiennes baignant les quatre provinces de l'Atlantique et certaines eaux de la baie des Chaleurs. C'est la seule raison d'être de l'Administration.

L'Administration fournit aux navires qui pénètrent dans les ports canadiens de l'Atlantique des pilotes brevetés pour assurer, dans la mesure du possible, la sécurité des navires pendant qu'ils manœuvrent dans une zone de pilotage. L'Administration organise ses activités par zones géographiques de pilotage où les services peuvent être obligatoires ou non obligatoires. Un pilote peut être soit un employé de l'Administration, soit un entrepreneur, soit un membre d'une entreprise offrant à contrat des services de pilotage à l'Administration. Par ailleurs, l'Administration est le propriétaire-exploitant du service de bateau-pilote ou peut avoir conclu un marché pour ces services. Les revenus et les coûts liés à la prestation des services de pilotage sont décomposés par zone, par province et pour l'ensemble de la région.

La demande des services de pilotage de l'Administration est en grande partie déterminée par l'industrie du transport maritime. L'Administration ne peut pas vraiment influer sur la demande. Elle mesure son rendement selon le degré de sécurité et d'efficacité de son service de pilotage et l'atteinte de l'autonomie financière.

De plus, sa réussite se mesure par la souplesse avec laquelle elle s'adapte aux conditions changeantes du marché mondial et aux tendances de l'industrie du transport maritime. Cette dernière est elle-même tributaire d'une demande dérivée. L'Administration n'incite pas les navires à venir dans la région de l'Atlantique; elle répond simplement à la demande résultant de nombreux facteurs.

L'Administration, dont les activités sont centrées dans le secteur du transport maritime, n'a pas de concurrents. Quant aux propositions de rajustements des tarifs, l'Administration peut se heurter à une opposition soutenue de la part de tierces parties qui, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, font appel auprès de l'Office des transports du Canada (O.T.C.). Dans le cas d'un appel, l'O.T.C. doit faire une enquête sur les propositions de rajustements des tarifs de l'Administration et formuler des recommandations à l'Administration. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'O.T.C. doit déposer un exemplaire des recommandations auprès du ministre des Transports. L'Administration n'a pas d'autre choix que de se conformer à ces recommandations.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

RECETTES ET TRAFIC DES NAVIRES

L'Administration répartit ses affectations en 16 zones de pilotage obligatoire : Halifax, Sydney, Bras d'Or, Canso, Pugwash, Saint John, Miramichi, Restigouche, St. John's, Holyrood, baie de Plaisance, Humber Arm, Stephenville, baie des Exploits, Charlottetown et pont de la Confédération. Le service de pilotage est assuré sur demande dans de nombreux ports où le pilotage n'est pas obligatoire. Le nombre total d'affectations en 2004 devrait être de 11 005.

RÉPARTITION

L'Administration assure des services de répartition à l'échelle de la région à partir d'un centre de répartition situé dans son siège social. Le service de répartition fournit des renseignements importants et une valeur ajoutée aux pilotes, aux clients, aux administrations portuaires et aux gestionnaires par le truchement de pages Web à accès contrôlé créées pour chaque groupe. Les pages Web sont continuellement mises à jour à partir du système de facturation et de répartition de l'Administration à mesure que le répartiteur inscrit des données. Les clients et les pilotes peuvent communiquer avec la répartition par téléphone, courriel, télécopieur, radio VHF et télex. À mesure que le service se développera, on s'attend à ce qu'il fasse augmenter l'efficacité des opérations de l'Administration tout en continuant d'assurer aux clients et aux employés une valeur ajoutée.

CONTRATS DE SERVICE DE BATEAU-PILOTE

L'Administration préfère que tous les services de bateaux-pilotes soient facturés au voyage pour éviter les situations où un montant annuel garanti n'a aucun rapport avec le nombre d'affectations ni le revenu généré dans un port donné. Ce principe est respecté sauf dans quelques cas d'exception où l'on veut tenir compte d'une question particulière dans un port donné.

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes sont ceux engagés par l'Administration dans l'exploitation de ses propres navires, ceux versés à des entrepreneurs afin d'assurer un service de bateau-pilote et les droits versés de façon ponctuelle à des entrepreneurs locaux dans des petits ports au pilotage non obligatoire où il n'est pas rentable d'établir un contrat formel de service de bateau-pilote. L'Administration s'efforce d'utiliser ses propres navires de la manière la plus efficiente possible et de contrôler les dépenses là où il est possible de le faire. Les coûts d'exploitation dans les ports où un entrepreneur privé assure le service varieront en fonction du volume du trafic dans ces ports.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

État des ressources humaines
2001-2008

	Chiffres réels 2001	Chiffres réels 2002	Perspectives 2003	BUDGET 2004	PLAN 2005	PLAN 2006	PLAN 2007	PLAN 2008
ADMINISTRATION								
Cadres supérieurs	3	3	3	3	3	3	3	3
Soutien	5	5	5	6	6	6	6	6
	8	8	8	9	9	9	9	9
EXPLOITATION								
Pilotes	41	43	42	42	43	43	44	44
Équipages des bateaux-pilotes	13	13	13	13	13	13	13	13
Répartiteurs	6	6	6	6	6	6	6	6
Pilotes à leur compte	14	14	14	14	14	14	14	14
	74	76	75	75	76	76	77	77
Total des ressources humaines	**82**	**84**	**83**	**84**	**85**	**85**	**86**	**86**

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

ÉTAT DES RÉSULTATS
POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE
(en milliers de dollars)

ÉTAT DES RÉSULTATS

	Chiffres réels 2002	Perspectives 2003	Budget 2004	PLAN 2005	PLAN 2006	PLAN 2007	PLAN 2008
RECETTES							
Droits de pilotage	13 836 $	15 782 $	15 906 $	16 638 $	17 423 $	17 950 $	18 309 $
Intérêts et autres recettes	405	442	225	200	200	225	235
TOTAL DES RECETTES	14 241	16 224	16 131	16 838	17 623	18 175	18 544
DÉPENSES							
Rémunération, salaires et avantages des pilotes	7 218	7 742	7 706	8 170	8 399	8 650	8 825
Bateaux-pilotes	3 401	4 040	3 756	3 870	3 980	4 100	4 180
Salaires et avantages du personnel	1 075	1 095	1 180	1 220	1 255	1 290	1 320
Transport	709	765	755	785	800	825	840
Services professionnels et spéciaux	398	380	395	425	430	445	455
Formation	249	250	250	250	250	260	265
Loyers	171	190	200	210	215	225	230
Communications	170	145	150	160	165	170	175
Services publics, matériel, fournitures	244	245	265	275	280	295	300
Amortissement	354	275	325	390	395	415	425
TOTAL DES DÉPENSES	13 989	15 127	14 982	15 755	16 169	16 675	17 015
BÉNÉFICE NET D'EXPLOITATION	252 $	1 097 $	1 149 $	1 083 $	1 454 $	1 500 $	1 529 $

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

BILAN
POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Chiffres réels 2002	Perspectives 2003	BUDGET 2004	PLAN 2005	PLAN 2006	PLAN 2007	PLAN 2008
ACTIF							
À court terme							
Encaisse	929 $	1 411 $	1 200 $	1 918 $	2 437 $	3 152 $	4 871 $
Comptes débiteurs	1 864	1 964	1 975	1 985	1 990	1 990	1 990
Charges payées d'avance	47	47	47	47	47	47	47
	2 840	3 422	3 222	3 950	4 474	5 189	6 908
Investissements distincts	887	1 187	1 487	987	1 487	1 987	987
Immobilisations							
au coût du capital	6 048	6 428	8 903	11 403	11 903	12 403	14 903
Moins amortissement accumulé	3 259	3 534	3 859	4 249	4 644	5 059	5 519
	2 789	2 894	5 044	7 154	7 259	7 344	9 384
	6 516 $	**7 503 $**	**9 753 $**	**12 091 $**	**13 220 $**	**14 520 $**	**17 279 $**
PASSIF							
À court terme							
Comptes créditeurs	1 189 $	1 039 $	800 $	760 $	665 $	665 $	665 $
À long terme							
Prestations de cessation	704	744	684	679	649	649	679
Prêt pour immobilisations	-	-	1 400	2 700	2 500	2 300	3 500
	704	744	2 084	3 379	3 149	2 949	4 179
TOTAL DU PASSIF	1 893	1 783	2 884	4 139	3 814	3 614	4 844
Capital d'apport et droit sur actif							
Capital d'apport	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305
Droit sur l'actif (déficit)	2 318	3 415	4 564	5 647	7 101	8 601	10 130
	4 623	5 720	6 869	7 952	9 406	10 906	12 435
	6 516 $	**7 503 $**	**9 753 $**	**12 091 $**	**13 220 $**	**14 520 $**	**17 279 $**

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE
POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Chiffres réels 2002	Perspectives 2003	Budget 2004	PLAN 2005	PLAN 2006	PLAN 2007	PLAN 2008
FONCTIONNEMENT							
Encaisse provenant des opérations (consacrées à celles-ci)							
Bénéfice net pour l'année	252 $	1 097 $	1 149 $	1 083 $	1 454 $	1 500 $	1 529 $
Postes ne nécessitant pas de financement							
Amortissement	354	275	325	390	395	415	460
Augmentation (diminution) des prestations de cessation d'emploi -- Indemnités de départ	115	120	115	120	120	125	150
	721	1 492	1 589	1 593	1 969	2 040	2 139
Remboursement des emprunts	0	-	(100)	(200)	(200)	(200)	(300)
Encaisse -- fonds de roulement hors caisse (versés dans celui-ci)	9	(250)	(250)	(50)	(100)	-	-
Versement de prestations de cessation d'emploi	(110)	(80)	(175)	(125)	(150)	(125)	(120)
Encaisse -- opérations	620	1 162	1 064	1 218	1 519	1 715	1 719
FINANCEMENT							
Encaisse -- activités de financement	-	-	1 500	1 500	-	-	1 500
INVESTISSEMENT							
(Hausse) diminution des placements	0	(300)	(300)	500	(500)	(500)	1000
Ajouts nets -- immobilisations	(413)	(380)	(2475)	(2500)	(500)	(500)	(2500)
Encaisse consacré aux activités d'investissement	(413)	(680) #	(2775) 0	(2000) #	(1000) #	(1000)	(1500)
Hausse de l'encaisse et des placements à court terme pendant l'année	207	482	(211)	718	519	715	1719
Encaisse au début de l'année	722	929	1411	1200	1918	2437	3152
Encaisse et investissements en fin d'année	929 $	1 411 $	1 200 $	1 918 $	2 437 $	3 152 $	4 871 $

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2004-2008

COMPARAISON DES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	BUDGET 2002	CHIFFRES RÉELS 2002	BUDGET 2003	PERSPECTIVES 2003	BUDGET 2004
BATEAUX-PILOTES					
Acquisition d'un nouveau bateau			2,000	-	2,000
Remise en état	75	277	75	100	75
Équipement	75	75	125	100	125
ACQUISITION DU QUAI	-	-	50	50	-
ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION	50	10	25	10	25
AMÉLIORATIONS LOCATIVES	50	5	25	25	25
MATÉRIEL INFORMATIQUE, DE BUREAU	75	23	75	55	100
LOGICIELS	100	23	100	40	125
TOTAL	**425 $**	**413 $**	**2475 $**	**380 $**	**2 475 $**